

KOVÁCSYNÉ DR. MEDVECZKI ÁGNES

A SZENTENDREI VÁROSI KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM LÉTREJÖT-TÉNEK ELŐZMÉNYEI

A BKV Tömegközlekedési Múzeum 1992. július 14-én nyílt meg. Csekély húsz év kellett tehát ahhoz, hogy az először 1972-ben megfogalmazott ötlet legalább részben megvalósuljon. A húsz év alatt az ötletet sokan pártolták és sokat gáncsolták.

Az ötlet azt követően vetődött fel, hogy a Közlekedési Múzeum 1967-ben létrehozta városi közlekedési gyűjteményét. A kialakított gyűjtési koncepció fontos eleme volt az eredeti járművek megőrzésének és bemutatásának igénye. A múzeum ekkor tisztában volt azzal, hogy elképzeléseit egyedül nem tudja megvalósítani. Ekkor alapítványok még nem működtek, csak a közlekedési hatóságok és vállalatok segítségére, együttműködésére számíthattunk.

Kezdő lépésként fel kellett mérni, milyen eredeti városi közlekedési járművek találhatók az országban, s ezek közül melyek megőrzése indokolt. 1975-re külső szakértők bevonásával összeállítottuk a megőrzendő járművek jegyzékét, ez 47 járművet tartalmazott. A kijelölésnél műszaki történeti szempontokon túl az is cél volt, hogy a városi közlekedés egyes eszközei valódi részarányuknak megfelelően legyenek képviselve a megőrzendők között.

Természetesen a kijelölt járművek állagvédő tárolását a bemutatóhely létrejöttéig is meg kellett volna oldani. Ez állandó, soha megnyugtatóan meg nem oldott probléma maradt.

A bemutató helyére több javaslat született az évek során. A közönség részéről is érkeztek javaslatok. A Népligetben a volt metró próbapályán, a megszűnt zugligeti villamos végállomáson létesítendő jármű skanzen éppúgy irreális volt, mint az az ötlet, hogy Debrecenben hozzanak létre városi közlekedési jármű múzeumot.

A BKV részéről merült fel a bemutatóhely Gödöllőre, a felszámolt végállomásnál meglévő épületbe telepítése. Itt fedett helyen 9, szabad téren 3 történeti jármű számára lett volna hely, a BKV mégis éveken át ehhez a variációhoz ragaszkodott, ez került be az 1972-ben megkötött együttműködési szerződés szövegébe is.

A Közlekedési Múzeum sohasem tudta igazán elfogadni a gödöllői tervet, az mégis vissza-visszatért, leginkább az a kolléga pártolta, akihez ekkor a múzeum ügyei tartoztak a BKV-nél. A múzeum hasonló szívóssággal szorgalmazta a bemutatóhely Szentendrén, az ottani telepi rekonstrukcióval kapcsolatban felszabaduló kocsiszínben való létrehozását. Itt lényegesen több jármű részére csarnoki elhelyezésre, szabad téren egyéb exponátumok bemutatására, kiszolgáló létesítmények, előadóterem, kiállítóterem kialakítására kínálkozott lehetőség. A terület tömegközlekedéssel és közúton is jól megközelíthető volta ugyancsak nem elhanyagolható szempont volt.

A BKV által felhozott ellenérvek közül csak egy jelentett tényleges akadályt, tudniillik az, hogy azt a helyi hatóság nem támogatja. A tanácselnökhelyettes asszony 1974. március

28-án kelt levelében így nyilatkozott: „Megítélésünk szerint a jelzett terület nem alkalmas skanzen létesítésére.”

1974 végén a tárgyban értekezletet tartottunk, amelyen a BKV vezérigazgatója is jelen volt. Ekkor, legalább is látszólag, mindenki egyetértett a szentendrei skanzennel. A BKV részéről még az is elhangzott, hogy az épület lebontásának elmaradása lényegében megtagadás lenne. A beruházás befejezésének legkorábbi dátuma ekkor 1978-ra volt várható.

Az értekezlet foglalkozott a megőrzendő járművek tárolásának kérdésével is. A BKV vezérigazgatója vállalta, az üzemegységek vezetőit utasítja a járművek állagvédő tárolására, papucsvágányokon leburkolva.

Ez megnyugtatónak tűnt, a vezérigazgatói utasítást valóban ki is adták. A gyakorlat azonban a későbbiek során nem igazolta az optimizmust. Egyre realisabbá vált a múzeum félelme, mire sikerül a bemutatóhelyet létrehozni, nem lesz mit kiállítani.

A BKV a szentendrei beruházás tényleges munkálatait 1977-ben kezdte meg, az I. ütem várható befejezése 1982-83-ra, a II. ütemé 1985-re tolódtott ki. Az elhúzódas ismét a gödöllői tervet segítette. A múzeum továbbra sem értett ezzel, mint egyetlen lehetőséggel, egyet.

Az 1980-ban aláírt új együttműködési szerződés előkészítése során annyit sikerült elérnünk, hogy a szövegből Gödöllő kimaradt, a szöveg így hangzott: „a két fél keresi egy városi közlekedési szabadtéri jármű kiállítás létesítésének lehetőségét a BKV területén”.

A szabadtéri bemutató elfogadása a múzeum részéről kompromisszum volt, abban a reményben, hogy végül sikerül a szentendrei terv.

Időközben a múzeum ismét felvette a kapcsolatot a szentendrei vezető körökkel. Kategorikusan nem zárkoztak el, javasolták, terjesszük az ügyet a megyei múzeumi tanács elé. Ez meg is történt, de kitűnt, hogy a döntéselőkészítő munkát ennél is magasabb szinten kell folytatni. Ehhez szükség lett volna a kocsiszín terveire. A BKV építési főmérnöke írásbeli kérést igényelt, arra nem reagált. Ismételt telefon megkeresésre újabb kifogásokat közölt a bemutatóhely tervével kapcsolatban — a BKV végleges javítóbázist létesít, újabb statikai vizsgálatot kértek, majd végül 1980 nyarán azt közölte, most készít felterjesztést a vezérigazgatónak, hogy javítóbázis vagy bemutatóhely létesüljön. Ha a döntés az utóbbi, akkor a felújítás költségeit nem vállalják.

Egyidejűleg folyt az együttműködési szerződés szerint az un. operatív és szakértő bizottságok újjáalakulása. Újabb határidők és megegyezések születtek a bemutatóhellyel és a járművek őrzésével kapcsolatban. A gyakorlatban azonban nem sok történt. Az állásfoglalás késett, a különböző telepeken tárolt járművek állapota egyre aggasztóbbá vált. Ezért a múzeum bizottsági állapotellenőrzést kezdeményezett. Ez az 1983. év végén meg is történt. Az eredmény lesújtó volt. A bekerített telepeken, ahol csak a BKV munkatársai fordultak meg, értelmetlen, vandál pusztítást tapasztaltunk. Erre a BKV első reakciója az volt, a múzeum mondjon le legalább a járművek egy részének megőrzéséről. Végül egy felújítási program született.

Időközben, 1982. május 3-án megszűnt az Árpád híd — Újpest forgalmi telep között a villamosforgalom, a telep eredeti funkciójában feleslegessé vált. Az önmagában is műemléki jelentőségű kocsiszín és környezete végre az ideális megoldást kínálta. Az épületek ekkor jó állapotban voltak, minden megőrzendő jármű részére megfelelő fedett hely állt rendelkezésre, a telepnek élő vágánykapcsolata volt. Itt volt az első lóvasút végállomása, itt volt a PKVT első kocsiszíne, a meglévő kocsiszínt 1910-ben bővítették ki. Az összes pozitívumot összefoglalva javaslatot készítettünk a bemutatóhely újpesti létrehozására. A javaslatot megküldtük a BKV-n kívül a minisztériumi és tanácsi szerveknek, valamint a METROBER-nek.

A javaslattal mindenki egyetértett a BKV egyes vezetőinek kivételével. A METROBER még a tanulmányterv elkészítését is vállalta. Egy előzetes terv már 1984 őszére el is készült, két variációs elrendezéssel. A terv a járműveken felül szabad téren elhelyezhető tárgyakkal, raktár és műhely, vetítőterem és szociális helyiségek kialakításával is számolt. A szükséges átalakítás költségei az akkori becslés szerint 5-8 milliót tettek volna ki az átalakítás mértékétől függően.

Meghatározó szerepe volt a városi közlekedés járműveinek elhelyezésében és bemutatóhely létrehozásában a Közlekedésügyi Minisztérium által életrehívott Közlekedéstörténeti és Műemléki Bizottságnak, amely 1985 tavaszán alakult.

A Bizottság a múzeum és a BKV által összeállított anyagok alapján mérlegelte a bemutatóhely elhelyezésének lehetőségeit Újpesten, Szentendrén és több helyen elszórtan. Utóbbi komolyan nem jöhetett szóba, múzeumi szempontból a legelőnyösebb Újpest volt — itt

azonban ekkor a BKV gumiraktárt kívánt berendezni, Szentendre elfogadható megoldás — ekkor a BKV számára is.

A Közlekedésügyi Minisztérium Műszaki Fejlesztési Főosztályának 1985. augusztusi levele szerint „a városi közlekedési muzeális járművek végleges elhelyezését az újpesti kocsiszín megfelelő átalakításával kell majd megoldani — 1990-re“.

A BKV-nak azonban más tervei voltak, 1987-ben a vezérigazgató levélben közölte, a kocsiszínt el akarják adni. Indokként hozták fel, hogy évente több millióba kerül a fenntartás, az időközben odaszállított muzeális járművek őrzése. (Utóbbiról csak annyit, szinte hetente törtek be, a már rendbehozott kocsikat lerabolták, megrongálták.) Az épület becsült értéke ekkor a BKV közlése szerint 22 millió forint volt. Felajánlották, a múzeum vegye meg, ha nem, eladását meghirdetik. A múzeum kérésére a meghirdetéssel vártak a műemlékvédelmi bizottság 1987. decemberében tartandó ülésig. Az ülésen döntés született, a bemutatóhelyet mégis Szentendrén kell létrehozni. A bizottság vezetője magára vállalta a helyi tanácsi és pártvezetőkkel történő egyeztetést.

A kérdés tehát végre eldőlt. Az újpesti kocsiszínt eladták — ma groteszk romhalmazzként csúfítja a környéket a szomszédságában dűledező műemléki lóvasúti végállomás épülettel együtt. (Talán utóbbi megmenekül, nemrég a felújításhoz szükséges korabeli fényképekért keresték meg a múzeumot, szó van felújításról.)

A szentendrei bemutatóhely előkészítése ügyében ettől kezdve a BKV egy ideig a múzeum bevonása nélkül intézkedett. Az egyes intézkedésekről jó ideig semmi hivatalos tájékoztatás nem volt, legfeljebb a BKV által megbízott tervezők kerestek meg minket adatokért. A feladattal a BKV részéről kinevezett Emlékbizottság üléseire vagy nem, vagy késve küldték a meghívót — néhány kivételtől eltekintve.

Végülis megszületett a városi közlekedés muzeális járműveinek megőrzését szolgáló létesítmény. Jó, hogy van — a múzeum feladata lehetőség szerint résztvenni a munkában, ha lehet érvényesíteni a múzeumi szempontokat. Vigyázni, hogy ne nagyon boruljon fel egyik vagy másik közlekedési eszköz javára az egyensúly. Ne kerüljenek megsemmisítésre sajátos ágazati szimpátia diktálta szemlélet miatt egyes kevésbé pártolt járművek. Különös felelősség vigyázni a megmaradt legrégebbi kocsira, az 1874-ből való fogaskerekű pótkocsira megtartására és szorgalmazni a többször elodázott felújítását, illetve eredeti formájában történő restaurálását.